Transport Canada Transports Canada

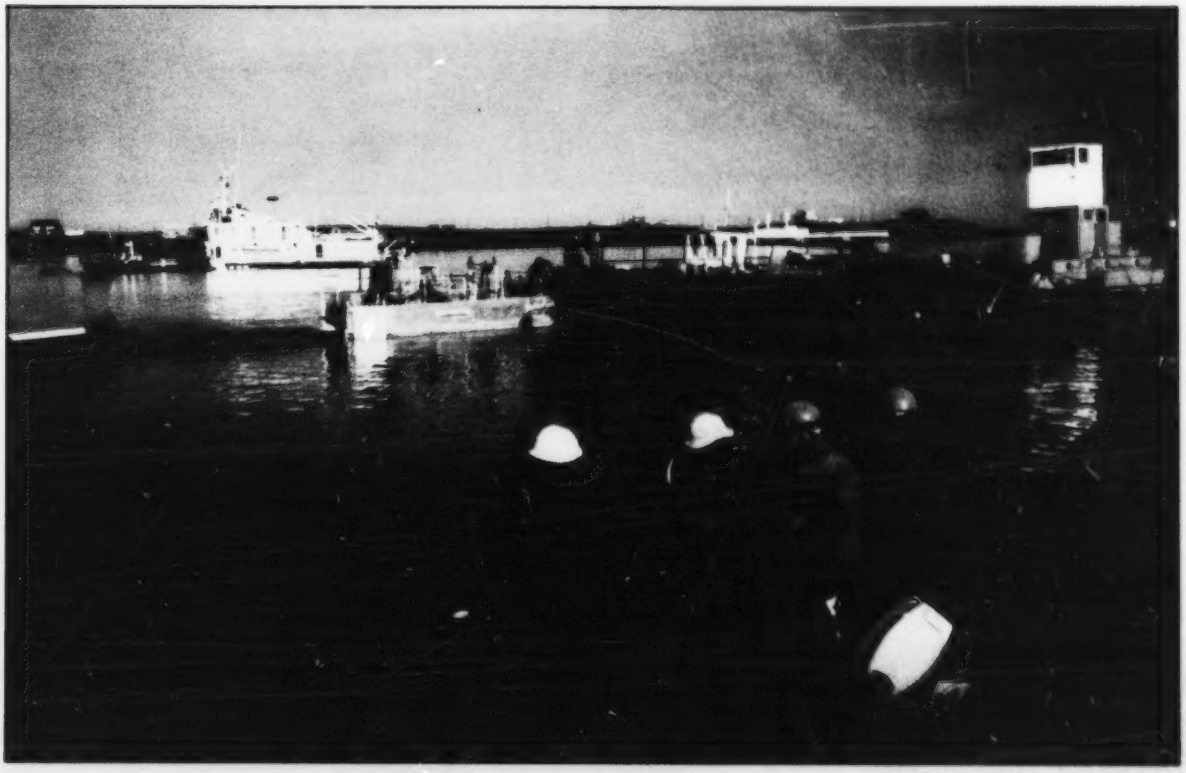
TP 208

Maritime Pollution Claims Fund

Annual Report
1988-1989

Caisse des réclamations de la pollution maritime

Rapport annuel
1988-1989



Canada

90-03290/

© Minister of Supply and Services Canada 1990

Cat. No. T1-8/1989

ISBN 0-662-57246-7

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1990

N° de cat. T1-8/1989

ISBN 0-662-57246-7

The Honourable Benoît Bouchard, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Dear Mr. Bouchard:

Introduction

In accordance with section 722 (formerly s. 747) of the *Canada Shipping Act* as amended, I wish to report to you on the operations of the Maritime Pollution Claims Fund for the fiscal year commencing April 1, 1988, and terminating March 31, 1989.

By Order in Council P.C. 1983-3508 dated November 17, 1983, my predecessor, Louis de la Chesnaye Audette, O.C., Q.C., was appointed administrator of the Fund for a term of five years which expired on November 16, 1988. Mr. Audette had also been the first administrator of the Fund for the five years between April 19, 1973, and April 18, 1978.

Kenneth J. Burbridge was the second administrator of the Fund, serving from June 22, 1978, until June 21, 1983.

By Order in Council P.C. 1988-247 dated October 24, 1988, the undersigned was appointed to be administrator of the Fund for a term of five years commencing November 18, 1988.

L'honorable Benoît Bouchard, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

Introduction

Comme l'exige l'article 722 (auparavant 747) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, telle que modifiée, je vous remets un exposé sur l'évolution de la Caisse des réclamations de la pollution maritime au cours de l'exercice allant du 1er avril 1988 au 31 mars 1989.

Mon prédécesseur, Louis de la Chesnaye Audette, O.C., c.r., a été nommé, par le décret C.P. 1983-3508 du 17 novembre 1983, administrateur de la Caisse pour une période de cinq ans qui s'est terminée le 16 novembre 1988. M. Audette en a été le premier administrateur, du 19 avril 1973 au 18 avril 1978.

Kenneth J. Burbridge a été le deuxième administrateur, du 22 juin 1978 au 21 juin 1983.

C'est au terme du décret C.P. 1988-247 du 24 octobre 1988 que j'ai été nommé à ce poste le 18 novembre 1988 pour une période de cinq ans.

Le présent exposé est le dernier rapport annuel préparé au titre de la Caisse des réclamations de la pollution maritime, car, le 24 avril 1989, la Caisse a été remplacée par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollu-

At the outset of this report, I should bring to your attention that, for all practical purposes, this will be the last annual report of the Maritime Pollution Claims Fund. On April 24, 1989, that Fund was replaced by the Ship-Source Oil Pollution Fund upon the coming into force of Part XVI of the *Canada Shipping Act*.

The Problem

"Oil spills are dirty and emotional events. They contaminate and disrupt our beaches, kill our wildlife and cause losses to a variety of commercial activities. National resources can be severely damaged, sometimes beyond repair. But as long as we are an oil-consuming nation and, in particular, import such vast quantities of oil by tanker, it is inevitable that large, damaging and costly oil spills will continue to occur.

"It is vital, then, that we plan for and properly respond to these accidents when they happen. Quickly and effectively removing oil from the environment is essential, but equally important are providing compensation to those who suffer damage and restoring our natural resources."

(From a paper entitled ***Comprehensive Oil Spill Liability and Compensation Legislation,*** by Charles R. Corbett and David M. Bovey, delivered at the 1989 Oil Spill Conference in February 1989 at San Antonio, Texas, U.S.A.)

The West Coast Oil Spill (1988)

For the first time, an oil spill outside Canadian waters caused significant pollution damage in Canada. Shortly after midnight, local time, on December 23, 1988, the U.S. flag tug OCEAN SERVICE collided in heavy seas with its own tow, a U.S. tanker barge, the NESTUCCA, carrying 10,000 tons of Number 6 fuel oil from Ferndale, Washington, to Portland, Oregon. As a result of the collision, which occurred about two nautical miles (3.7 km) west of Grays Harbour in the State of Washington, NESTUCCA's No. 1 starboard tank was punctured, thereby causing a discharge of up to 860 tons of fuel oil into U.S. waters.

By January 3, 1989, significant quantities of oil were discovered on Long Beach in the Pacific Rim National Park on the west coast of Vancouver Island. It has been assumed that the oil discovered on the Canadian beaches came from the tanker barge NESTUCCA.

tion par les hydrocarbures causée par les navires (Caisse d'indemnisation) lors de l'entrée en vigueur de la Partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Problème

"Les déversements de pétrole souillent et choquent. Ils contaminent et perturbent nos plages, tuent la faune et la flore et infligent des pertes à une large gamme d'entreprises commerciales. Les ressources du pays peuvent être gravement abîmées, parfois irrémédiablement. Tant que nous utiliserons du pétrole et, surtout, que nous en importerons d'immenses quantités par pétrolier, les grands déversements aussi nuisibles que coûteux se répéteront.

"Aussi est-il primordial de bien se préparer en prévision de ces accidents et d'intervenir convenablement le cas échéant. Il importe de débarrasser l'environnement du pétrole rapidement et efficacement, certes, mais également d'indemniser les victimes et de restaurer les ressources naturelles." (traduction libre)

(Extrait d'une communication intitulée ***Comprehensive Oil Spill Liability and Compensation Legislation***, par Charles R. Corbett et David M. Bovey, 1989 Oil Spill Conference, San Antonio, Texas, États-Unis, février 1989.)

Déversement d'hydrocarbures sur la côte ouest (1988)

Un déversement survenu à l'extérieur des eaux canadiennes a, pour la première fois, causé des dommages importants au Canada. Le 23 décembre 1988, peu après minuit heure locale, le remorqueur américain OCEAN SERVICE est entré en collision par grosse mer avec le bâtiment qu'il remorquait, le chaland-citerne américain NESTUCCA, transportant 10 000 tonnes de mazout n° 6 de Ferndale (Washington) à Portland (Oregon). Survenu à deux milles nautiques (3,7 km) à l'ouest de Grays Harbour (Washington), l'abordage a provoqué la perforation de la citerne tribord n° 1 du NESTUCCA et le déversement de 860 tonnes de mazout dans les eaux américaines.

Le 3 janvier 1989, de grandes quantités de pétrole avaient déjà été découvertes à Long Beach, dans le parc national de Pacific Rim, sur la côte occidentale de l'île de Vancouver. On a supposé que le NESTUCCA en était l'origine.

Various claims, about 20 in number, have been submitted to the shipowner and its underwriters. No claims had been submitted to the Fund as of March 31, 1989. Negotiations have taken place between the shipowner and the Government of Canada to permit settlement of non-governmental claims. So far as is known, no legal proceedings had been commenced either in Canadian or U.S. courts by the end of the fiscal year.

As the discharge of oil occurred in U.S. waters, with one possible exception, the legal regime at that time of Part XX of the *Canada Shipping Act* relating to legal liability and compensation would not apply. Part XX applies to oil spills from laden tankers in Canadian waters. The one exception is worth noting. That exception covers claims by fishermen for loss of income caused by the discharge of oil attributable to a ship. Fishermen who assert this type of claim are only required to show that the oil pollution damage occurred in Canada. They need not prove that the oil spill that caused the damage took place in Canadian waters. They must prove loss and show that as a matter of law they cannot recover the loss from the shipowner.

Discharge of Oil from Barge POINTE LEVY near Matane, Quebec (1986)

As reported last year, the owners of the polluting barge POINTE LEVY made a claim against the Maritime Pollution Claims Fund for $2,700,000, being the difference between their limit of liability of $797,564, and $3,500,000 – the amount the owners alleged to have spent to clean up their own oil spill. This novel claim was based on the unproved allegation that the owners had been authorized by the Governor in Council to take the remedial action.

Needless to say, after some discussion and pointed arguments, the owners withdrew their claim and discontinued the proceedings in the Federal Court against the Fund.

In his last report, my predecessor indicated that he had been informed that the Canadian Coast Guard of the Department of Transport might have a further claim for clean-up costs. No such claim or any notice thereof had been received by the end of the fiscal year under review. As any proceeding to assert a claim of this nature must be brought within two years of the date when the oil spill occurred or became known, such claim would now be time-barred.

Diverses réclamations, une vingtaine environ, ont été adressées au propriétaire et aux assureurs du navire. Aucune requête n'avait encore été faite au titre de la Caisse des réclamations de la pollution maritime au 31 mars 1989. Le propriétaire et le gouvernement du Canada ont entamé des négociations en vue de régler les réclamations non gouvernementales. Nous croyons savoir qu'aucune poursuite n'avait encore été intentée au Canada et aux États-Unis à la fin de l'exercice financier.

Puisque le déversement s'est produit dans des eaux américaines, à une exception près, les dispositions juridiques qui régissaient alors la responsabilité et l'indemnisation en vertu de la Partie XX de la *Loi sur la marine marchande du Canada* ne pouvaient pas être invoquées. L'exception est digne d'intérêt: elle consiste en des réclamations de pêcheurs pour la perte de revenu due au déversement d'hydrocarbures par un navire. Les pêcheurs qui déposent ces réclamations n'ont à prouver que les dommages causés par la pollution en question ont eu lieu au Canada. Ils ne sont pas tenus de prouver que le déversement d'hydrocarbures à l'origine des dommages a eu lieu dans les eaux canadiennes. Ils doivent prouver qu'il y a perte de revenu et que, au point de vue de la Loi, ils ne peuvent pas en être indemnisés par le propriétaire du navire.

Déversement d'hydrocarbures par le chaland POINTE LEVY près de Matane (Québec) (1986)

Comme le mentionnait le rapport précédent, les propriétaires du chaland POINTE LEVY ont réclamé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime la somme de 2 700 000 $, soit la différence entre leur limite d'obligation de 797 564 $ et les 3 500 000 $ qu'ils prétendent avoir consacré au nettoyage à la suite de leur propre déversement d'hydrocarbures. Cette réclamation nouveau genre est fondée sur l'allégation que le gouverneur en conseil avait autorisé les propriétaires à prendre des mesures correctives.

Il va sans dire qu'après une discussion et quelques arguments bien placés, les propriétaires ont annulé leur réclamation et se sont désistés de leur action devant la Cour fédérale à l'égard de la Caisse.

Dans son dernier rapport, mon prédécesseur dit avoir été informé que la Garde côtière canadienne (GCC) du ministère des Transports pourrait déposer une nouvelle réclamation pour frais de nettoyage. Puisque nous n'avions encore reçu aucune réclamation et aucun avis à ce sujet à la fin de l'exercice visé et que les intéressés disposent d'un délai de deux ans pour faire valoir le bien-fondé des réclamations de ce genre, cette réclamation de la GCC serait invalide faute d'avoir été présentée à temps.

Unidentified Discharge of Oil in Lake Superior near Michipicoten, Ontario (1984)

As previously reported, the Crown here seeks to recover $11,468.99 (subsequently increased to $12,354.99) for clean-up expenses caused by an unidentified discharge of oil during the summer of 1984. There is a distinct lack of evidence as to where the oil came from, whether the source was a ship or was land-based. The *Canada Shipping Act*, at the time, obliged the claimant (i.e. the Crown) to satisfy the Court that "all reasonable efforts have been made to identify the particular ship" and that its identity cannot be established.

This problem for the Crown and other claimants has been removed in the new Part XVI by a provision (s. 710) that places the onus on the administrator to prove that the source is not a ship.

At the conclusion of the fiscal year, settlement discussions were in hand which may resolve the matter.

Discharge of Oil from M.V. SOUTH ANGELA at Come By Chance, Newfoundland (1988)

In early March 1988, the Liberian Flag M.V. SOUTH ANGELA discharged some 515 bbl. of crude oil into Placentia Bay while unloading at the Come By Chance refinery dock. More than 200 commercial fishermen commenced proceedings in the Federal Court of Canada against the ship and its owners claiming damages to fishing equipment and loss of income. The ship was arrested, security was provided and the ship was then released.

No notice in writing of any of these claims has been given to the admnistrator and the administrator was not named as a party in the Federal Court proceedings.

On December 20, 1988, the ship was found guilty of polluting the waters of Placentia Bay by the Provincial Court at St. John's and subsequently fined.

The proceedings in the Federal Court are still pending.

Déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue dans le lac Supérieur, près de Michipicoten (Ontario) (1984)

Comme il en a été fait mention l'an dernier, la Couronne s'efforce de se faire rembourser des frais de nettoyage de 11 468,99 $ (qui se sont élevés à 12 354,99 $ par la suite) encourus par suite d'un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue survenu à l'été de 1984. Aucun indice ne permet d'affirmer que les hydrocarbures provenaient d'un navire ou de la côte. À ce moment, la *Loi sur la marine marchande du Canada* stipulait que le requérant (la Couronne) devait convaincre la cour qu'il avait déployé vainement tous les efforts raisonnables pour identifier le navire pollueur.

Ce problème ne se pose plus à la Couronne ni aux autres requérants dans une situation semblable, car la nouvelle Partie XVI confie à l'administrateur la tâche de prouver que l'origine du polluant n'est pas un navire (article 710).

À la fin de l'exercice, des pourparlers visant à résoudre le litige étaient en cours.

Déversement d'hydrocarbures par le navire de charge SOUTH ANGELA à Come By Chance (Terre-Neuve) (1988)

Vers le début de mars 1988, le navire de charge libérien SOUTH ANGELA a déversé accidentellement quelque 515 barils de pétrole brut dans la baie de Placentia alors qu'il débarquait sa cargaison au quai de la raffinerie de Come By Chance. Plus de 200 pêcheurs commerciaux ont intenté des poursuites devant la Cour fédérale du Canada contre le navire et ses propriétaires en déposant des réclamations pour dommages causés à leur équipement de pêche et pour perte de revenu. Le navire a été retenu, puis libéré après versement d'une caution.

L'administrateur n'a reçu aucun avis par écrit de ces réclamations, quelles qu'elles soient, et n'est pas l'une des parties aux instances entamées devant la Cour fédérale.

Le 20 décembre 1988, le navire a été reconnu coupable, par la Cour provinciale de St. John's, d'avoir pollué les eaux de la baie de Placentia et a été condamné à une amende.

Les poursuites devant la Cour fédérale sont encore en suspens.

Outstanding Claims

The Annual Report for 1987-88 lists three outstanding claims which constitute a contingent liability for the Fund of $72,423.36. Further examination reveals that two of these claims have been settled, abandoned or discontinued.

In the case of the Portuguese fishing vessel VASCO D'OREY, the Crown claimed $39,313.36 for pollution prevention measures against the ship and shipowners, who counter-claimed for a much greater amount. No steps have been taken by either party in the Court proceedings for more than eight years and I think it is safe to assume that the proceedings will not be revived.

In October 1979, British flag vessel M.V. SEVONIA TEAM polluted the shoreline of the St. Lawrence River in the area of Port-au-Saumon, Quebec. Five commercial fishermen claimed a total of $24,610.00 for loss of fishing income and for damages incurred as a result of the oil spill. The administrator has never been served. No steps have been taken in the court since 1981 and it is reasonable to assume that the claim has been abandoned.

The third case arose out of an oil spill from the Canadian flag tanker M.V. IRVING ARCTIC in 1979. One commercial fisherman claimed $8,500.00 for damage to fish in his seine. No steps were taken to join or serve the administrator at the proper time. There have been no developments since 1981 and the solicitor acting for the fisherman has confirmed that the action has been discontinued.

Amendments to the Canada Shipping Act

By Order in Council P.C. 1989-455, dated March 16, 1989, the Governor in Council directed that certain major amendments to the *Canada Shipping Act* be proclaimed in force on Monday, April 24, 1989. These amendments, passed by Parliament in 1987, will create a new legal regime for oil pollution liability and compensation in Canada resulting from shipping casualties which cause oil spills.

The three new elements of this legal regime will be:

(a) A new Part XVI (formerly Part XXI) of the *Canada Shipping Act* which creates a new Fund to be known as the Ship-Source Oil Pollution Fund. The new Fund replaces the existing Maritime Pollution Claims Fund which is dissolved and the balance in that Fund

Réclamations non réglées

Le rapport annuel de 1987-1988 signalait trois réclamations encore en litige risquant d'entraîner une obligation totale de 72 423,36 $ de la part de la Caisse. Deux d'entre elles ont été réglées, abandonnées par leurs auteurs ou annulées.

Dans le cas du navire de pêche portugais VASCO D'OREY, la Couronne a réclamé 39 313,36 $ au navire et à ses propriétaires pour des mesures de prévention de pollution, et les propriétaires ont déposé la demande reconventionnelle d'un montant beaucoup plus élevé. Aucune des parties n'a pris d'autres mesures d'instance depuis plus de huit ans et je crois qu'il est permis de supposer que l'instance ne sera pas reprise.

En octobre 1979, le navire de charge SEVONIA TEAM battant pavillon britannique a pollué la rive du Saint-Laurent à la hauteur de Port-au-Saumon (Québec). Cinq pêcheurs commerciaux ont réclamé ensemble 24 610 $ pour perte de revenu et pour dommages subis par suite du déversement d'hydrocarbures. Aucun avis à ce sujet n'a été donné à l'administrateur. Aucune mesure n'a été prise à la cour depuis 1981 et il est raisonnable de supposer que la réclamation a été abandonnée.

Le troisième cas est celui du pétrolier canadien IRVING ARCTIC, qui a déversé accidentellement des hydrocarbures en 1979. Un pêcheur commercial a réclamé 8 500 $ pour la contamination du poisson pris dans sa seine. Aucune mesure n'a été prise pour communiquer avec l'administrateur ou pour lui remettre un avis en temps opportun. Rien de neuf ne s'est produit depuis 1981 et l'avocat du pêcheur a confirmé que la poursuite était annulée.

Modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada

Par le décret C.P. 1989-455 du 16 mars 1989, le gouverneur en conseil a donné des instructions pour que certaines modifications importantes à la *Loi sur la marine marchande du Canada* entrent en vigueur le 24 avril 1989. Ces modifications, adoptées par le Parlement en 1987, marqueront l'avènement d'une nouvelle réglementation pour la responsabilité et l'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures au Canada dans les cas de déversement d'hydrocarbures par les transporteurs.

Le régime comportera trois nouveaux éléments:

(a) La Partie XVI (auparavant XXI) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* — Cette partie crée la

will be, as of April 24, 1989, credited to the new Fund.

(b) The International Convention on Civil Liability for Oil Damage 1969 (CLC) – Canada will accede to this Convention on April 24, 1989. The CLC was adopted on November 19, 1969, and entered into force on June 19, 1975. To ensure that victims of oil spill pollution receive compensation, the CLC places strict liability for such damages on the owner of the tanker from which the discharge took place. With some important exceptions, the owners' liability can be limited to 2,000 gold francs (Can. $198) per metric tonne of the tanker's gross tonnage, with a maximum liability of 210 million francs (Can. $20.7 million). A tanker navigating in Canadian waters must have a Convention certificate which certifies that the owner maintains marine insurance to cover this amount. Canada will become the 65th contracting state of the CLC.

(c) The International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage 1971 (Fund Convention) – Canada also became a member of this Convention on April 24, 1989. The Fund Convention was adopted on December 18, 1971, and entered into force on October 16, 1978. The Fund Convention established the International Oil Pollution Compensation (IOPC) Fund which both ensures and supplements the compensation payable under CLC. The IOPC Fund, financed in most states by persons who annually receive more than 150,000 metric tonnes of oil by sea, compensates victims of oil pollution up to 900 million francs (about Can. $90 million) per incident over and above the shipowner's liability. If the shipowner is not liable, or where the owner is liable but cannot meet its liabilities, the Fund pays the full compensation due. Canada's contribution to the Fund will be paid directly from the Ship-Source Oil Pollution Fund. Canada will be the 42nd member of the Fund.

This new legal regime is designed to operate as follows:

The Administrator of the Ship-Source Oil Pollution Fund will be responsible for investigating, assessing and settling claims for compensation for oil pollution damages caused by oil spills from ships.

An oil pollution claimant (other than claims of public authorities) will have three possible means of seeking compensation:

1. submit a claim to the administrator of the Canadian Ship-Source Oil Pollution Fund. The Canadian fund can be considered to be a fund of first resort;
2. sue the shipowner; or
3. submit a claim to the Director of the International Oil Pollution Compensation Fund.

nouvelle Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui remplace la Caisse actuelle – solde transféré à la nouvelle Caisse le 24 avril 1989.

(b) La Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures – Le Canada a souscrit à cette convention le 24 avril 1989. Cette convention a été adoptée le 19 novembre 1969 et est entrée en vigueur le 19 juin 1975. Pour que les victimes de la pollution par des hydrocarbures soient indemnisées, elle attribue strictement la responsabilité des dommages au propriétaire du pétrolier fautif. À part quelques exceptions importantes, la responsabilité du propriétaire peut être limitée à 2 000 francs or (198 $CAN) par tonne métrique de jauge brute du navire, jusqu'à concurrence de 210 millions de francs (20 700 000 $CAN). Tout pétrolier naviguant dans des eaux canadiennes doit être pourvu d'un certificat délivré au titre de cette convention, lequel atteste que l'assurance maritime du propriétaire est de l'ordre de grandeur de ce montant. Le Canada sera le 65e pays signataire de la Convention.

(c) La Convention de 1971 sur le Fonds contre la pollution causée par les hydrocarbures (Convention de 1971) – Le Canada est devenu signataire de cette convention le 24 avril 1989. Celle-ci a été adoptée le 18 décembre 1971 et est entrée en vigueur le 16 octobre 1978. La Convention de 1971 a établi le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui garantit et complète le versement des indemnités à payer dans le cadre de la Convention internationale de 1969. La Convention de 1971, financée dans la plupart des États par les personnes qui reçoivent chaque année plus de 150 000 tonnes métriques de pétrole par navire, indemnise les victimes de pollution par les hydrocarbures jusqu'à concurrence de 900 millions de francs (environ 90 000 000 $CAN). Lorsque le propriétaire du navire n'est pas responsable ou en mesure d'honorer ses obligations, l'indemnisation totale est imputée sur le Fonds. La contribution du Canada sera payée directement à même la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le Canada est le 42e signataire du Fonds.

Le nouveau régime sera comme suit:

Il incombera à l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollutions par les hydrocarbures causée par les navires d'enquêter sur les demandes d'indemnisation, d'évaluer ces demandes et de les régler.

Les requérants (autres que les administrations publiques) pourront procéder de trois façons pour être indemnisés:

1. présenter une réclamation à l'administrateur de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires – la Caisse canadienne peut être considérée comme fonds de premier recours;

Where a claim is to be made against the Canadian fund, the claimant will not need to prove that the source of oil pollution was a ship. The claimant need only prove that a loss was suffered caused by oil discharged from a ship. If the administrator accepts the claim in whole or in part, an offer will be made to the claimant. If the offer is accepted, compensation will be paid out of the fund and then the onus will be on the administrator to recover the amount paid from either the international fund or the ship itself. The claimant who is not satisfied with the decision of the administrator can appeal to the Admiralty Court.

A fisherman suffering loss of fishing income caused by oil pollution from a ship will be able to submit a claim directly to the administrator who may pay the loss out of the fund or, if not satisfied that the claim has been established, the administrator must pay the loss as so found.

Public authority claimants must attempt to recover from the shipowner, and the international fund before claiming against the Canadian fund.

Status of Fund

During fiscal year 1988-89, the Maritime Pollution Claims Fund paid out, at the direction or the request of the administrator, under sections 740(1) and 742 of the Act, the total sum of $43,783.97. The total comprises $10,487.90 paid to the solicitors for the administrator for legal fees and disbursements and the sum of $33,296.07 was paid to the administrator, of which $29,175.00 was for fees for services rendered by both administrators in the administration of the Fund, $3,280.89 for travel costs and $840.18 was for miscellaneous office expenses.

During the reporting fiscal year, interest credited to the Fund was $13,501,668.89 and at March 31, 1989, the balance in the Fund was $149,618,850.24.

Yours sincerely,

P.M. Troop
Administrator
Ship-Source Oil Pollution Fund

2. intenter une action contre le propriétaire du navire; ou
3. présenter une réclamation au directeur du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Lorsqu'une réclamation sera faite à la Caisse canadienne, le requérant n'aura pas à prouver que la pollution par les hydrocarbures a été causée par un navire, mais qu'il a subi une perte due au déversement d'hydrocarbures par un navire. Lorsque l'administrateur acceptera la réclamation en totalité ou en partie, une offre sera faite au requérant. Si celui-ci l'accepte, l'indemnité sera versée à partir de la Caisse canadienne et l'administrateur aura la tâche de récupérer le montant de la Caisse internationale ou du navire. Les requérants insatisfaits de la décision de l'administrateur pourront en appeler à la Cour d'Amirauté.

Le pêcheur qui subira une perte de revenu à cause de la pollution par les hydrocarbures d'un navire pourra remettre une réclamation directement à l'administrateur, lequel pourra payer l'indemnité à même la Caisse ou, s'il n'est pas convaincu du bien-fondé de la réclamation, verser un montant égal à la perte telle que déterminée par l'administrateur.

Les administrations publiques en quête d'indemnités doivent s'efforcer de se faire indemniser par le propriétaire du navire et par la Caisse internationale avant de songer à la Caisse canadienne.

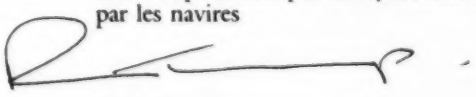
Situation de la Caisse

Au cours de l'exercice financier de 1988-1989, un montant total de 43 783,97 $ a été prélevé sur la Caisse des réclamations de la pollution maritime à la demande ou sur l'ordre de l'administrateur, conformément au paragraphe 740(1) et à l'article 742 de la Loi. Ce montant comprend 10 487,90 $ d'honoraires et de déboursés payés aux avocats de l'administrateur; 33 296,07 $ versés à l'administrateur, dont 29 175 $ pour les frais des services fournis par les administrateurs pour l'administration de la Caisse, 3 280,89 $ de frais de déplacement ainsi que 840,18 $ pour divers frais de bureau.

Un intérêt de 13 501 668,89 $ a été porté au crédit de la Caisse durant l'exercice. Au 31 mars 1989, le solde créditeur de la Caisse se chiffrait à 149 618 850,24 $.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à ma haute considération.

L'administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages
dus à la pollution par les hydrocarbures causée
par les navires



P.M. Troop